

EL DIARIO DEL BOLEADO J. MOCORO

(Ver información en la pág. 3)

Crítica 6a.
es el diario más completo
que aparece en el país
Todo el material de la Sa.
más las últimas informa-
ciones del día

LEALA TODAS
LAS NOCHES

2 PAGES
EN
2 SECCIONES

Se vende más allá de la línea del paralelo 40
Cada ejemplar, distribuido en todo el territorio



LOS QUE PASO SOBRE NUESTRA CIUDAD COMO A UN JARRO SOBRE UN HOLE CABALLO PARA PODER Y TENERO TENDERO (SOCIETY)

5 MEDICINA
TODO EL PAIS

Para leer: Nada puede representarse sin autorización de este diario

EXPEDICION INTERIOR Jueves 9 de Abril de 1931

El Diario de Buenos Aires Para Toda la República

Año XVIII — Número 6378

100.000 - CONSERVADORES: 20.687 - RADICALES: 3.614

Mercedes, Merlo y Moreno Dieron Gran Ventaja Radical Morón

San Fernando Fue Propicio También a los Radicales

San Fernando no Dió a los Conservadores los Votos que Ellos Confiaban, Obtener en Este Distrito

TRIUNFO RADICAL EN S. FERNANDO

A LAS 8 en punto, comenzó hoy la Junta sus tareas continuando con las urnas de Morón.

Como ayer, el público es numeroso. Desde muchos antes de la hora indicada para iniciarse el escrutinio la gente ha invadido los cafés y las calles cercanas a la Legislatura.

Que las tres primeras mesas obtuvieron una ventaja de 45 votos, es algo que se va acostumbrando hasta el final de este período.

Una una excepcional
La urna número 15 de Navarro, arroja el siguiente resultado:
Radicales 114
Conservadores 25
Socialistas 1

Los radicales, optimistas
Conversamos también con el doctor Ricardo Berti, fiscal de la U. C. R., que desde su pupitre observa la labor de las mesas. Los fiscales oficiales desplazan una entusiasta actividad, estimulada por la venida radical.

El doctor Berti nos habla con un gran optimismo. Cree en el triunfo de su partido, y asegura que las causas por los radicales, por ser suyas, no van a perder.

Los radicales, optimistas
Conversamos también con el doctor Ricardo Berti, fiscal de la U. C. R., que desde su pupitre observa la labor de las mesas. Los fiscales oficiales desplazan una entusiasta actividad, estimulada por la venida radical.

Merlo, también radical
Se inició Merlo con notable ventaja para los radicales. En las cifras obtenidas por ambas partes no se puede relacionar. En la urna número 7 arrojó esta vez los radicales 164 votos, conservadores 1.

Un dirigente conservador que presenció el escrutinio, al ver el resultado de la primera mesa exclamó:
— ¿Qué es Merlo? ¿Es como Mercedes? ¡Es como Mercedes!

Se anula la mesa 7 de Moreno
La Junta resolvió anular la mesa 7 de Moreno, en virtud de haberse comprobado un exceso de votos.

Cuarto intermedio
La Junta pasó a cuarto intermedio a las 10.30 horas.

Prosigue el escrutinio
Se Acentúa la Mayoría Radical

Después de un breve cuarto intermedio, reanuda hoy el escrutinio de Morón.

La urna número 2 arroja este resultado:
Radicales 53
Conservadores 14
Socialistas 1

En la mesa número 5, los radicales ya van ganando. En la mesa número 2 arroja este resultado:
Radicales 53
Conservadores 14
Socialistas 1

Navarro, también radical
También en Navarro los radicales son superiores. Las cifras con que el partido anota en su beneficio son notables frente a las que obtienen los conservadores.

Totales Generales:

Hasla 12 mesas de San Isidro
PARA ELECTORES DE GOBERNADOR Y VICE

Radicales	22.384
Conservadores	20.687
Socialistas	3.614

Ventaja Radical: 1697

Los electores alistados de la primera sesión son los siguientes: 3.501, para los electores de gobernador y vice, es decir, un elector por cada 3.501 votos; 10.004, para senador, es decir, un senador cada 10.004 votos; y 5.387, para diputados, es decir, por cada 5.387 votos, habrá un diputado.

En esta la segunda sorpresa del escrutinio.
Kato resultado descorriera un tanto a los conservadores, que fueron dueños de la situación mientras los destinos del partido estaban en manos de Alfredo Rodríguez, presencias figura de gran arraigo, que fue desplazada por la espionada organizada que realizaban los señores Anchorena y Dubau.

Los radicales, optimistas
Conversamos también con el doctor Ricardo Berti, fiscal de la U. C. R., que desde su pupitre observa la labor de las mesas. Los fiscales oficiales desplazan una entusiasta actividad, estimulada por la venida radical.

El doctor Berti nos habla con un gran optimismo. Cree en el triunfo de su partido, y asegura que las causas por los radicales, por ser suyas, no van a perder.

Los radicales, optimistas
Conversamos también con el doctor Ricardo Berti, fiscal de la U. C. R., que desde su pupitre observa la labor de las mesas. Los fiscales oficiales desplazan una entusiasta actividad, estimulada por la venida radical.

Merlo, también radical
Se inició Merlo con notable ventaja para los radicales. En las cifras obtenidas por ambas partes no se puede relacionar. En la urna número 7 arrojó esta vez los radicales 164 votos, conservadores 1.

Un dirigente conservador que presenció el escrutinio, al ver el resultado de la primera mesa exclamó:
— ¿Qué es Merlo? ¿Es como Mercedes? ¡Es como Mercedes!

Se anula la mesa 7 de Moreno
La Junta resolvió anular la mesa 7 de Moreno, en virtud de haberse comprobado un exceso de votos.

Cuarto intermedio
La Junta pasó a cuarto intermedio a las 10.30 horas.

Prosigue el escrutinio
Se Acentúa la Mayoría Radical

Después de un breve cuarto intermedio, reanuda hoy el escrutinio de Morón.

La urna número 2 arroja este resultado:
Radicales 53
Conservadores 14
Socialistas 1

En la mesa número 5, los radicales ya van ganando. En la mesa número 2 arroja este resultado:
Radicales 53
Conservadores 14
Socialistas 1

Navarro, también radical
También en Navarro los radicales son superiores. Las cifras con que el partido anota en su beneficio son notables frente a las que obtienen los conservadores.

Después de un breve cuarto intermedio, reanuda hoy el escrutinio de Morón.

La urna número 2 arroja este resultado:
Radicales 53
Conservadores 14
Socialistas 1

En la mesa número 5, los radicales ya van ganando. En la mesa número 2 arroja este resultado:
Radicales 53
Conservadores 14
Socialistas 1

RESULTADOS PARCIALES

Mercedes	Moreno	Navarro
Comptos oficiales (Para electores)	Comptos oficiales (Para electores)	Comptos oficiales (Para electores)
RADICALES 3234	RADICALES 549	RADICALES 1099
CONSERVADORES 2703	CONSERVADORES 370	CONSERVADORES 1973
SOCIALISTAS 239	SOCIALISTAS 13	SOCIALISTAS 13
EN BLANCO 101	EN BLANCO 57	EN BLANCO 57
(Para senadores)	(Para senadores)	(Para senadores)
RADICALES 3214	RADICALES 548	RADICALES 1093
CONSERVADORES 2646	CONSERVADORES 371	RADICALES 1876
SOCIALISTAS 263	SOCIALISTAS 7	SOCIALISTAS 13
EN BLANCO 100	EN BLANCO 17	EN BLANCO 61
(Para diputados)	(Para diputados)	(Para diputados)
RADICALES 3223	RADICALES 538	CONSERVADORES 1086
CONSERVADORES 2653	RADICALES 374	RADICALES 1973
SOCIALISTAS 277	SOCIALISTAS 83	SOCIALISTAS 13
EN BLANCO 102	EN BLANCO 17	EN BLANCO 50

Diferencia en favor de los radicales: para electores: 531 votos; para senadores: 568 votos; para diputados: 573 votos. En 1930 ganaron los conservadores.

Diferencia en favor de los radicales: para electores: 531 votos; para senadores: 568 votos; para diputados: 573 votos. En 1930 ganaron los conservadores.

Diferencia en favor de los radicales: para electores: 531 votos; para senadores: 568 votos; para diputados: 573 votos. En 1930 ganaron los conservadores.

Diferencia en favor de los radicales: para electores: 531 votos; para senadores: 568 votos; para diputados: 573 votos. En 1930 ganaron los conservadores.

Diferencia en favor de los radicales: para electores: 531 votos; para senadores: 568 votos; para diputados: 573 votos. En 1930 ganaron los conservadores.

Diferencia en favor de los radicales: para electores: 531 votos; para senadores: 568 votos; para diputados: 573 votos. En 1930 ganaron los conservadores.

Diferencia en favor de los radicales: para electores: 531 votos; para senadores: 568 votos; para diputados: 573 votos. En 1930 ganaron los conservadores.

Diferencia en favor de los radicales: para electores: 531 votos; para senadores: 568 votos; para diputados: 573 votos. En 1930 ganaron los conservadores.

Diferencia en favor de los radicales: para electores: 531 votos; para senadores: 568 votos; para diputados: 573 votos. En 1930 ganaron los conservadores.

Diferencia en favor de los radicales: para electores: 531 votos; para senadores: 568 votos; para diputados: 573 votos. En 1930 ganaron los conservadores.

Diferencia en favor de los radicales: para electores: 531 votos; para senadores: 568 votos; para diputados: 573 votos. En 1930 ganaron los conservadores.

Diferencia en favor de los radicales: para electores: 531 votos; para senadores: 568 votos; para diputados: 573 votos. En 1930 ganaron los conservadores.

Diferencia en favor de los radicales: para electores: 531 votos; para senadores: 568 votos; para diputados: 573 votos. En 1930 ganaron los conservadores.

Diferencia en favor de los radicales: para electores: 531 votos; para senadores: 568 votos; para diputados: 573 votos. En 1930 ganaron los conservadores.

Diferencia en favor de los radicales: para electores: 531 votos; para senadores: 568 votos; para diputados: 573 votos. En 1930 ganaron los conservadores.

Diferencia en favor de los radicales: para electores: 531 votos; para senadores: 568 votos; para diputados: 573 votos. En 1930 ganaron los conservadores.

Diferencia en favor de los radicales: para electores: 531 votos; para senadores: 568 votos; para diputados: 573 votos. En 1930 ganaron los conservadores.

Mientras Cantan los Votos

Caen Baluartes Conservadores; se Tonicifican los Radicales

Las alternativas del escrutinio no han hecho sino intensificar la ansiedad pública con respecto a la elección del domingo último. El país sigue con entusiasta interés el desarrollo de esta pugna política, con el fin de decidir, seguramente, por una manera de votar o no votar. Nada más que frente a las cifras definitivas la posición de los dos grandes adversarios sea distinta — dicen los propios conservadores — no un triunfo. En cuanto a los radicales, consideran que no han obtenido una victoria moral, que acaso sea radicalizada por una victoria positiva.

Mercedes, Morón: Los Conservadores pierden en sus baluartes

La indubitable es, sin embargo, que el optimismo radical se tonifica a medida que avanza el escrutinio, mientras que el pesimismo conservador se acentúa. En efecto, las urnas arrojan resultados desfavorables a los conservadores en localidades como Mercedes, Morón y Moreno, revalidando las primeras victorias. En Mercedes, donde el partido conservador ganó la elección pasada por más de doscientos votos, y donde suponían desastrosamente la victoria radical, treinta y tres veces el radicalismo por 311 votos, habiendo aumentado su caudal electoral en 1129 sufragios, mientras los conservadores sólo aumentaron 384. En Morón, la elección se dio indistintamente un destre conservador; el radicalismo ganó por 124 votos en tanto que el año pasado sólo había triunfado por una suma insignificante de sufragios. Por otra parte, el radicalismo aumentó en Moreno 113 votos, mientras los conservadores disminuyeron de 10. Morón, los conservadores hicieron también una pésima elección: perdieron su forma alborada después de haber pasado bien las elecciones de 1925 y 1929.

Los Socialistas decantan?

El escrutinio revela que el partido socialista en toda la zona correspondiente a la sección primera, la sección sexta, proporción de aumento, el socialista se alzó al final en el Colegio Electoral, ganó la elección. No se sabe en realidad que el partido socialista aprovechará la circunstancia para imponer a la fuerza por la cual se le otorga algunos de los puntos capitales de su programa radical.

Los pronósticos radicales resultaron exactos

Los cálculos realizados por los dirigentes radicales poco después de la elección del domingo, resultaron, en general, exactos. El conservador se pronosticó como en el caso de Campana; fue por primera vez derrotado por 11 votos, cuando suponían que la derrota sería mucho mayor. Siendo ahora el orden de dichos cálculos con el escrutinio, se observa con qué firmeza se formularon los cálculos.

Cayó un Baluarte

El resultado más cierto que se ha sufrido los conservadores en esta zona del escrutinio es Morón. El partido conservador se alzó al final en el Colegio Electoral, ganó la elección. No se sabe en realidad que el partido socialista aprovechará la circunstancia para imponer a la fuerza por la cual se le otorga algunos de los puntos capitales de su programa radical.

Las Urnas del Señor Unzué

Los conservadores, al escrutinio, se alzó al final en el Colegio Electoral, ganó la elección. No se sabe en realidad que el partido socialista aprovechará la circunstancia para imponer a la fuerza por la cual se le otorga algunos de los puntos capitales de su programa radical.

Un Vaticinio Radical

Declaraciones del Apoderado General doctor Aramburu

COMENZANDO el escrutinio de Morón conservadores, el doctor Aramburu, apoderado general del radicalismo quien sus expresiones en opinión en "nuestro periódico".

El desarrollo de la elección está superando el cálculo más optimista. El partido conservador se alzó al final en el Colegio Electoral, ganó la elección. No se sabe en realidad que el partido socialista aprovechará la circunstancia para imponer a la fuerza por la cual se le otorga algunos de los puntos capitales de su programa radical.

Porcentaje de aumento (hasta Moreno inclusive)

1929	Votos	Radicales	Conserv.	Socialistas	En blanco
25,232	12,707	10,119	1,185	745	745
Equivalencia	56,338 o/o	22,380 o/o	2,600 o/o	1,640 o/o	1,640 o/o

1931

29,943	Votos	Radicales	Conserv.	Socialistas	En blanco
11,251	12,707	10,119	1,185	745	745
Equivalencia	42,789 o/o	22,380 o/o	2,600 o/o	1,640 o/o	1,640 o/o

Aumento

5,710	1,944	2,181	544	438	438
Equivalencia	22,380 o/o	22,380 o/o	2,600 o/o	1,640 o/o	1,640 o/o

GRANDES OFERTAS "SAGA"

SOLO PARA MANANA

FINAS MEDIAS

de SEDÁ

Con costura y con cuchillo

la calidad

SOLA PARA MANANA

\$ 125

SAGA

Av. de Mayo - Perú - Rivadavia

Rostros Alegres



LOS FISCALIS radicales poseen para CRITICA en su mesa de trabajo en la Legislatura

PRIMERA SECCION

RESULTADOS PARCIALES

CAMPANA

	1930	1931	Diferencia en más o menos
Conservadores	185	1,662	+ 269
Radicales	813	1,018	+ 195
Socialistas	627	655	+ 28

Ventaja conservadora: 17 votos.

Conservadores	365	441
Radicales	216	465
Socialistas	1	16

Ventaja radical: 24 votos.

L. SARMIENTO

Ventaja radical: 24 votos.

Ventaja radical: 232 votos.		
CONCHAS (Tigre)		
Bores	1.316	1.704
.	1.221	1.565

Ventaja radical: 232 votos.

LAS CONCHAS (Tigre)

	1930	1931	Diferencia en más o menos
Conservadores	1,316	1,784	+ 468
Radicales	192	312	+ 120

Ventaja conservadora: 139 votos.

LAS HERAS

	1930	1931	Diferencia en más o menos
Conservadores	654	986	+ 332
Radicales	509	465	- 44
Socialistas	2	11	+ 9

Ventaja conservadora: 468 votos.

LUJAN

	1930	1931	Diferencia en más o menos
Conservadores	1,532	1,002	- 530
Radicales	1,089	1,002	- 87
Socialistas	158	211	+ 53

Ventaja radical: 426 votos.

MARCO PAZ

	1930	1931	Diferencia en más o menos
Conservadores	590	661	+ 71
Radicales	522	465	- 57
Socialistas	25	25	0

Ventaja conservadora: 199 votos.

MATANZA

	1930	1931	Diferencia en más o menos
Conservadores	1,380	1,913	+ 533
Radicales	1,008	1,118	+ 110
Socialistas	230	411	+ 181

Ventaja radical: 196 votos.

MERCEDES

	1930	1931	Diferencia en más o menos
Conservadores	2,109	2,708	+ 599
Radicales	1,813	2,214	+ 401
Socialistas	149	239	+ 90

Ventaja radical: 681 votos.

MERLO

	1930	1931	Diferencia en más o menos
Conservadores	559	652	+ 93
Radicales	1,070	1,006	- 64
Socialistas	18	55	+ 37

Ventaja radical: 617 votos.

MORENO

	1930	1931	Diferencia en más o menos
Conservadores	413	379	- 34
Radicales	424	509	+ 85
Socialistas	25	25	0

Ventaja radical: 199 votos.

MORON

	1930	1931	Diferencia en más o menos
Conservadores	3,169	3,596	+ 427
Radicales	3,561	3,136	- 425
Socialistas	296	621	+ 325

Ventaja radical: 90 votos.

LOS PERIODISTAS SE RETIRAN DEL RECINTO

Los empleados de la Junta de la prensa elevaron su protesta al presidente de la Junta, el señor Bilibio La Vieja, secretario de la Junta, quien les comunicó la entrada de datos.

La protesta se ha formulado por los representantes de los diarios locales.

TOTALES HASTA MERLO

	Radicales	Conservadores	Socialistas
	14,082	12,830	2,063

MORENO, MESA POR MESA

MESA 1

	1930	1931	Diferencia en más o menos
Conservadores	51	109	+ 58
Radicales	109	109	0
Socialistas	109	109	0
En blanco	109	109	0

MESA 2

	1930	1931	Diferencia en más o menos
Conservadores	61	96	+ 35
Radicales	96	96	0
Socialistas	96	96	0
En blanco	96	96	0

MESA 3

	1930	1931	Diferencia en más o menos
Conservadores	115	115	0
Radicales	115	115	0
Socialistas	115	115	0
En blanco	115	115	0

MESA 4

	1930	1931	Diferencia en más o menos
Conservadores	81	81	0
Radicales	81	81	0
Socialistas	81	81	0
En blanco	81	81	0

MESA 5

	1930	1931	Diferencia en más o menos
Conservadores	81	81	0
Radicales	81	81	0
Socialistas	81	81	0
En blanco	81	81	0

MESA 6

	1930	1931	Diferencia en más o menos
Conservadores	81	81	0
Radicales	81	81	0
Socialistas	81	81	0
En blanco	81	81	0

MESA 7

	1930	1931	Diferencia en más o menos
Conservadores	81	81	0
Radicales	81	81	0
Socialistas	81	81	0
En blanco	81	81	0

MESA 8

	1930	1931	Diferencia en más o menos
Conservadores	81	81	0
Radicales	81	81	0
Socialistas	81	81	0
En blanco	81	81	0

MESA 9

	1930	1931	Diferencia en más o menos
Conservadores	81	81	0
Radicales	81	81	0
Socialistas	81	81	0
En blanco	81	81	0

MESA 10

	1930	1931	Diferencia en más o menos
Conservadores	81	81	0
Radicales	81	81	0
Socialistas	81	81	0
En blanco	81	81	0

MESA 11

	1930	1931	Diferencia en más o menos
Conservadores	81	81	0
Radicales	81	81	0
Socialistas	81	81	0
En blanco	81	81	0

MESA 12

	1930	1931	Diferencia en más o menos
Conservadores	81	81	0
Radicales	81	81	0
Socialistas	81	81	0
En blanco	81	81	0

MESA 13

	1930	1931	Diferencia en más o menos
Conservadores	81	81	0
Radicales	81	81	0
Socialistas	81	81	0
En blanco	81	81	0

MESA 14

	1930	1931	Diferencia en más o menos
Conservadores	81	81	0
Radicales	81	81	0
Socialistas	81	81	0
En blanco	81	81	0

MERCEDES

Contra el Esperado Ganaron los Radicales

MERCEDES se el tena el colegio del congreso entre quince y veinte seguidores para a pasar las urnas, pero el resultado final resultó en la elección del domingo último.

Anoche al terminar la Junta sus tareas, los que el colegio del congreso en la localidad, auguraron que el resultado final de la elección sería en favor de los radicales, y que, en cuanto se pasara a la zona rural las cifras variarían.

No obstante, los conservadores no se mostraron muy seguros de los resultados, habiendo ganado por 244 votos el partido radical, y en tanto que el partido conservador ganó por 244 votos, el partido radical ganó por 244 votos.

Las tres primeras mesas que se escrutaron fueron favorables a los radicales. En las tres primeras mesas, los radicales ganaron por 244 votos, y los conservadores ganaron por 244 votos.

Se pasó a la zona rural y la zona radical se fue aumentando. La zona 25, por ejemplo, dio 123 radicales contra 33 conservadores. Otras mesas dieron un resultado análogo y en el final de esta elección, los radicales ganaron por 244 votos.

El final de esta elección, los radicales ganaron por 244 votos, y los conservadores ganaron por 244 votos.

MESA 1

	1930	1931	Diferencia en más o menos
Conservadores	51	109	+ 58
Radicales	109	109	0
Socialistas	109	109	0
En blanco	109	109	0

MESA 2

	1930	1931	Diferencia en más o menos
Conservadores	61	96	+ 35
Radicales	96	96	0
Socialistas	96	96	0
En blanco	96	96	0

MESA 3

	1930	1931	Diferencia en más o menos
Conservadores	115	115	0
Radicales	115	115	0
Socialistas	115	115	0
En blanco	115	115	0

MESA 4

	1930	1931	Diferencia en más o menos
Conservadores	81	81	0
Radicales	81	81	0
Socialistas	81	81	0
En blanco	81	81	0

MESA 5

	1930	1931	Diferencia en más o menos
Conservadores	81	81	0
Radicales	81	81	0
Socialistas	81	81	0
En blanco	81	81	0

sollicite un
CRÉDITO
a pagar en 10 meses.

10

sistencia al Castigo

Sombreros \$15⁵⁰ \$13⁹⁰ \$10⁵⁰

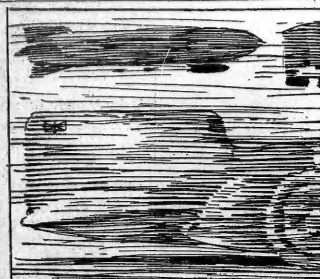
Giovanni Battista Borsalino
Fu Lazzaro & Cía.

19⁵⁰

Estos sombreros son iguales a los que en otras
partes cuestan el doble

ALBION
HOUSE
CANGALLO Y MAIPU

El Vértigo de la Velocidad: Obsesión Contemporánea



A propósito de la prueba de velocidad en lancha automóvil que acaba de realizar en el río Paraná de las Palmas el famoso piloto británico Kaye Don, es oportuno recordar el progreso enorme alcanzado en estos últimos tiempos por la ciencia mecánica, aplicada a los medios de locomoción.

¿Qué lejanos asamos de aquel primer barco movido a motor que en el año 1819 causó el asombro del mundo, con sus nueve kilómetros por hora?

El automóvil mismo, que en sus comienzos fué un vehículo que apenas desarrollaba 15 kilómetros por hora, hasta el record oficial batido por el capitán Malcolm Campbell de 384 kilómetros y el no oficial de 424 kilómetros, marca un progreso que la humanidad de hace 50 años no hubiera imaginado jamás.

No son los aparatos mecánicos que corren sobre el agua o en la tierra, sin embargo, los que han alcanzado el record absoluto de velocidad, honor que corresponde a los aviones, siendo el reciente inglés P.O. de Heer el hombre que ha corrido con mayor velocidad en el mundo, pues a sólo diez días de la disputa de la Copa Schneider, en la cual el teniente H. R. D. Waggon había marcado 329.785 metros, D'Oribat alcanzó una fantástica velocidad de 572.300 metros, manteniéndose hasta ahora el preciado galardón de recordman universal.

La expectativa que ofreció al mundo la prueba que brillantemente realizó Kaye Don, ha dado a la Argentina un remolque que ha de significar mucho para el progreso de los deportes mecánicos en nuestro país.

No obstante los peligros que tales pruebas ofrecen a los valientes pilotos que se aventuran en ellas, un elector sabio inglés, el profesor A. M. Low, ha dicho que sin el arrojado de estos hombres que exponen su vida en la conquista de records no habría progresado la mecánica del transporte en la forma asombrosa en que se ha desarrollado.

¿Hasta dónde llegaremos? El doctor Garsneau, gran autoridad científica francesa, ha dicho que el hombre puede resistir velocidades hasta de 10.000 kilómetros por hora y que la rapidez de los medios mecánicos sólo estará limitada por la resistencia misma de esos medios.

De aquí que las mayores fantasías en materia de transportes rápidos no deban sorprendernos. El hombre, después de conseguir su aspiración de volar, difícilmente estará satisfecho con la velocidad. Actualiza y ha de perfeccionar su obra hasta hacer desaparecer prácticamente las distancias.

En la provincia de Santa Fe ha ocurrido otro accidente en un paso a nivel, que viene a corroborar todo cuanto decíamos, y que da pauta de la negligencia que se observa en esta materia. El grabado que ilustra estas líneas indica claramente que en ese paso la barrera brilló por su ausencia, llegando al colmo la desidia, porque si bien se puede justificar la existencia de pasos a nivel en las afueras, no es perdurable de ninguna manera, el abandono en que se hallan. De ahí se desprende que para las empresas ferroviarias, cuya seguridad es inexcusable, vale más el sueldo que se ahorran no teniendo empleados para cuidar las barreras, que las vidas en constante peligro de las personas que tienen la desgraciada necesidad de transitar por esos lugares.

En el artículo de referencia estudiábamos el asunto y proponíamos remedio a esos males; ahora sólo queremos llamar la atención a las autoridades para que procedan enérgicamente, y comiencen a las empresas a garantizar la seguridad pública en los pasos a nivel, porque no es posible continuar viviendo bajo la perpetua amenaza de morir destruido bajo un tren, cosa que constituye una pesadilla para la gente, como muy bien se puede comprobar cuando se viaja en ómnibus. En efecto, en el momento de transitar una barrera los pasajeros se intranquilizan, miran en todas direcciones y sólo respiran satisfechos cuando el vehículo a pasado por el mortífero obstáculo.

Es necesario, pues, que las autoridades terminen de una vez por todas con esa obsesión trágica.

En la provincia de Santa Fe ha ocurrido otro accidente en un paso a nivel, que viene a corroborar todo cuanto decíamos, y que da pauta de la negligencia que se observa en esta materia. El grabado que ilustra estas líneas indica claramente que en ese paso la barrera brilló por su ausencia, llegando al colmo la desidia, porque si bien se puede justificar la existencia de pasos a nivel en las afueras, no es perdurable de ninguna manera, el abandono en que se hallan. De ahí se desprende que para las empresas ferroviarias, cuya seguridad es inexcusable, vale más el sueldo que se ahorran no teniendo empleados para cuidar las barreras, que las vidas en constante peligro de las personas que tienen la desgraciada necesidad de transitar por esos lugares.

En el artículo de referencia estudiábamos el asunto y proponíamos remedio a esos males; ahora sólo queremos llamar la atención a las autoridades para que procedan enérgicamente, y comiencen a las empresas a garantizar la seguridad pública en los pasos a nivel, porque no es posible continuar viviendo bajo la perpetua amenaza de morir destruido bajo un tren, cosa que constituye una pesadilla para la gente, como muy bien se puede comprobar cuando se viaja en ómnibus. En efecto, en el momento de transitar una barrera los pasajeros se intranquilizan, miran en todas direcciones y sólo respiran satisfechos cuando el vehículo a pasado por el mortífero obstáculo.

Es necesario, pues, que las autoridades terminen de una vez por todas con esa obsesión trágica.

En la provincia de Santa Fe ha ocurrido otro accidente en un paso a nivel, que viene a corroborar todo cuanto decíamos, y que da pauta de la negligencia que se observa en esta materia. El grabado que ilustra estas líneas indica claramente que en ese paso la barrera brilló por su ausencia, llegando al colmo la desidia, porque si bien se puede justificar la existencia de pasos a nivel en las afueras, no es perdurable de ninguna manera, el abandono en que se hallan. De ahí se desprende que para las empresas ferroviarias, cuya seguridad es inexcusable, vale más el sueldo que se ahorran no teniendo empleados para cuidar las barreras, que las vidas en constante peligro de las personas que tienen la desgraciada necesidad de transitar por esos lugares.

En el artículo de referencia estudiábamos el asunto y proponíamos remedio a esos males; ahora sólo queremos llamar la atención a las autoridades para que procedan enérgicamente, y comiencen a las empresas a garantizar la seguridad pública en los pasos a nivel, porque no es posible continuar viviendo bajo la perpetua amenaza de morir destruido bajo un tren, cosa que constituye una pesadilla para la gente, como muy bien se puede comprobar cuando se viaja en ómnibus. En efecto, en el momento de transitar una barrera los pasajeros se intranquilizan, miran en todas direcciones y sólo respiran satisfechos cuando el vehículo a pasado por el mortífero obstáculo.

Es necesario, pues, que las autoridades terminen de una vez por todas con esa obsesión trágica.

En la provincia de Santa Fe ha ocurrido otro accidente en un paso a nivel, que viene a corroborar todo cuanto decíamos, y que da pauta de la negligencia que se observa en esta materia. El grabado que ilustra estas líneas indica claramente que en ese paso la barrera brilló por su ausencia, llegando al colmo la desidia, porque si bien se puede justificar la existencia de pasos a nivel en las afueras, no es perdurable de ninguna manera, el abandono en que se hallan. De ahí se desprende que para las empresas ferroviarias, cuya seguridad es inexcusable, vale más el sueldo que se ahorran no teniendo empleados para cuidar las barreras, que las vidas en constante peligro de las personas que tienen la desgraciada necesidad de transitar por esos lugares.

En el artículo de referencia estudiábamos el asunto y proponíamos remedio a esos males; ahora sólo queremos llamar la atención a las autoridades para que procedan enérgicamente, y comiencen a las empresas a garantizar la seguridad pública en los pasos a nivel, porque no es posible continuar viviendo bajo la perpetua amenaza de morir destruido bajo un tren, cosa que constituye una pesadilla para la gente, como muy bien se puede comprobar cuando se viaja en ómnibus. En efecto, en el momento de transitar una barrera los pasajeros se intranquilizan, miran en todas direcciones y sólo respiran satisfechos cuando el vehículo a pasado por el mortífero obstáculo.

Es necesario, pues, que las autoridades terminen de una vez por todas con esa obsesión trágica.

En la provincia de Santa Fe ha ocurrido otro accidente en un paso a nivel, que viene a corroborar todo cuanto decíamos, y que da pauta de la negligencia que se observa en esta materia. El grabado que ilustra estas líneas indica claramente que en ese paso la barrera brilló por su ausencia, llegando al colmo la desidia, porque si bien se puede justificar la existencia de pasos a nivel en las afueras, no es perdurable de ninguna manera, el abandono en que se hallan. De ahí se desprende que para las empresas ferroviarias, cuya seguridad es inexcusable, vale más el sueldo que se ahorran no teniendo empleados para cuidar las barreras, que las vidas en constante peligro de las personas que tienen la desgraciada necesidad de transitar por esos lugares.

En el artículo de referencia estudiábamos el asunto y proponíamos remedio a esos males; ahora sólo queremos llamar la atención a las autoridades para que procedan enérgicamente, y comiencen a las empresas a garantizar la seguridad pública en los pasos a nivel, porque no es posible continuar viviendo bajo la perpetua amenaza de morir destruido bajo un tren, cosa que constituye una pesadilla para la gente, como muy bien se puede comprobar cuando se viaja en ómnibus. En efecto, en el momento de transitar una barrera los pasajeros se intranquilizan, miran en todas direcciones y sólo respiran satisfechos cuando el vehículo a pasado por el mortífero obstáculo.

Es necesario, pues, que las autoridades terminen de una vez por todas con esa obsesión trágica.

En la provincia de Santa Fe ha ocurrido otro accidente en un paso a nivel, que viene a corroborar todo cuanto decíamos, y que da pauta de la negligencia que se observa en esta materia. El grabado que ilustra estas líneas indica claramente que en ese paso la barrera brilló por su ausencia, llegando al colmo la desidia, porque si bien se puede justificar la existencia de pasos a nivel en las afueras, no es perdurable de ninguna manera, el abandono en que se hallan. De ahí se desprende que para las empresas ferroviarias, cuya seguridad es inexcusable, vale más el sueldo que se ahorran no teniendo empleados para cuidar las barreras, que las vidas en constante peligro de las personas que tienen la desgraciada necesidad de transitar por esos lugares.

En el artículo de referencia estudiábamos el asunto y proponíamos remedio a esos males; ahora sólo queremos llamar la atención a las autoridades para que procedan enérgicamente, y comiencen a las empresas a garantizar la seguridad pública en los pasos a nivel, porque no es posible continuar viviendo bajo la perpetua amenaza de morir destruido bajo un tren, cosa que constituye una pesadilla para la gente, como muy bien se puede comprobar cuando se viaja en ómnibus. En efecto, en el momento de transitar una barrera los pasajeros se intranquilizan, miran en todas direcciones y sólo respiran satisfechos cuando el vehículo a pasado por el mortífero obstáculo.

Es necesario, pues, que las autoridades terminen de una vez por todas con esa obsesión trágica.

En la provincia de Santa Fe ha ocurrido otro accidente en un paso a nivel, que viene a corroborar todo cuanto decíamos, y que da pauta de la negligencia que se observa en esta materia. El grabado que ilustra estas líneas indica claramente que en ese paso la barrera brilló por su ausencia, llegando al colmo la desidia, porque si bien se puede justificar la existencia de pasos a nivel en las afueras, no es perdurable de ninguna manera, el abandono en que se hallan. De ahí se desprende que para las empresas ferroviarias, cuya seguridad es inexcusable, vale más el sueldo que se ahorran no teniendo empleados para cuidar las barreras, que las vidas en constante peligro de las personas que tienen la desgraciada necesidad de transitar por esos lugares.

En el artículo de referencia estudiábamos el asunto y proponíamos remedio a esos males; ahora sólo queremos llamar la atención a las autoridades para que procedan enérgicamente, y comiencen a las empresas a garantizar la seguridad pública en los pasos a nivel, porque no es posible continuar viviendo bajo la perpetua amenaza de morir destruido bajo un tren, cosa que constituye una pesadilla para la gente, como muy bien se puede comprobar cuando se viaja en ómnibus. En efecto, en el momento de transitar una barrera los pasajeros se intranquilizan, miran en todas direcciones y sólo respiran satisfechos cuando el vehículo a pasado por el mortífero obstáculo.

Es necesario, pues, que las autoridades terminen de una vez por todas con esa obsesión trágica.

En la provincia de Santa Fe ha ocurrido otro accidente en un paso a nivel, que viene a corroborar todo cuanto decíamos, y que da pauta de la negligencia que se observa en esta materia. El grabado que ilustra estas líneas indica claramente que en ese paso la barrera brilló por su ausencia, llegando al colmo la desidia, porque si bien se puede justificar la existencia de pasos a nivel en las afueras, no es perdurable de ninguna manera, el abandono en que se hallan. De ahí se desprende que para las empresas ferroviarias, cuya seguridad es inexcusable, vale más el sueldo que se ahorran no teniendo empleados para cuidar las barreras, que las vidas en constante peligro de las personas que tienen la desgraciada necesidad de transitar por esos lugares.

En el artículo de referencia estudiábamos el asunto y proponíamos remedio a esos males; ahora sólo queremos llamar la atención a las autoridades para que procedan enérgicamente, y comiencen a las empresas a garantizar la seguridad pública en los pasos a nivel, porque no es posible continuar viviendo bajo la perpetua amenaza de morir destruido bajo un tren, cosa que constituye una pesadilla para la gente, como muy bien se puede comprobar cuando se viaja en ómnibus. En efecto, en el momento de transitar una barrera los pasajeros se intranquilizan, miran en todas direcciones y sólo respiran satisfechos cuando el vehículo a pasado por el mortífero obstáculo.

Es necesario, pues, que las autoridades terminen de una vez por todas con esa obsesión trágica.

En la provincia de Santa Fe ha ocurrido otro accidente en un paso a nivel, que viene a corroborar todo cuanto decíamos, y que da pauta de la negligencia que se observa en esta materia. El grabado que ilustra estas líneas indica claramente que en ese paso la barrera brilló por su ausencia, llegando al colmo la desidia, porque si bien se puede justificar la existencia de pasos a nivel en las afueras, no es perdurable de ninguna manera, el abandono en que se hallan. De ahí se desprende que para las empresas ferroviarias, cuya seguridad es inexcusable, vale más el sueldo que se ahorran no teniendo empleados para cuidar las barreras, que las vidas en constante peligro de las personas que tienen la desgraciada necesidad de transitar por esos lugares.

En el artículo de referencia estudiábamos el asunto y proponíamos remedio a esos males; ahora sólo queremos llamar la atención a las autoridades para que procedan enérgicamente, y comiencen a las empresas a garantizar la seguridad pública en los pasos a nivel, porque no es posible continuar viviendo bajo la perpetua amenaza de morir destruido bajo un tren, cosa que constituye una pesadilla para la gente, como muy bien se puede comprobar cuando se viaja en ómnibus. En efecto, en el momento de transitar una barrera los pasajeros se intranquilizan, miran en todas direcciones y sólo respiran satisfechos cuando el vehículo a pasado por el mortífero obstáculo.

Es necesario, pues, que las autoridades terminen de una vez por todas con esa obsesión trágica.

En la provincia de Santa Fe ha ocurrido otro accidente en un paso a nivel, que viene a corroborar todo cuanto decíamos, y que da pauta de la negligencia que se observa en esta materia. El grabado que ilustra estas líneas indica claramente que en ese paso la barrera brilló por su ausencia, llegando al colmo la desidia, porque si bien se puede justificar la existencia de pasos a nivel en las afueras, no es perdurable de ninguna manera, el abandono en que se hallan. De ahí se desprende que para las empresas ferroviarias, cuya seguridad es inexcusable, vale más el sueldo que se ahorran no teniendo empleados para cuidar las barreras, que las vidas en constante peligro de las personas que tienen la desgraciada necesidad de transitar por esos lugares.

En el artículo de referencia estudiábamos el asunto y proponíamos remedio a esos males; ahora sólo queremos llamar la atención a las autoridades para que procedan enérgicamente, y comiencen a las empresas a garantizar la seguridad pública en los pasos a nivel, porque no es posible continuar viviendo bajo la perpetua amenaza de morir destruido bajo un tren, cosa que constituye una pesadilla para la gente, como muy bien se puede comprobar cuando se viaja en ómnibus. En efecto, en el momento de transitar una barrera los pasajeros se intranquilizan, miran en todas direcciones y sólo respiran satisfechos cuando el vehículo a pasado por el mortífero obstáculo.

Es necesario, pues, que las autoridades terminen de una vez por todas con esa obsesión trágica.

En la provincia de Santa Fe ha ocurrido otro accidente en un paso a nivel, que viene a corroborar todo cuanto decíamos, y que da pauta de la negligencia que se observa en esta materia. El grabado que ilustra estas líneas indica claramente que en ese paso la barrera brilló por su ausencia, llegando al colmo la desidia, porque si bien se puede justificar la existencia de pasos a nivel en las afueras, no es perdurable de ninguna manera, el abandono en que se hallan. De ahí se desprende que para las empresas ferroviarias, cuya seguridad es inexcusable, vale más el sueldo que se ahorran no teniendo empleados para cuidar las barreras, que las vidas en constante peligro de las personas que tienen la desgraciada necesidad de transitar por esos lugares.

Sin Barreras

HACE unos días, el 31 del mes pasado, para ser más precisos, refiriéndonos a las barreras y a la poca seguridad que ofrecen a los transeúntes y vehículos que por ahí deben transitar, decíamos que las empresas ferroviarias observan una conducta criminal agravada por la complicidad de las autoridades que no se empeñan en obligarlas a rodear los peligrosos pasos a nivel del máximo de garantías necesarias para que no sucedan

accidentes. Recordamos, en ese artículo, la serie de hechos lamentables ocurridos y la indiferencia que mantenían las empresas para adoptar medidas de seguridad.

En la provincia de Santa Fe ha ocurrido otro accidente en un paso a nivel, que viene a corroborar todo cuanto decíamos, y que da pauta de la negligencia que se observa en esta materia. El grabado que ilustra estas líneas indica claramente que en ese paso la barrera brilló por su ausencia, llegando al colmo la desidia, porque si bien se puede justificar la existencia de pasos a nivel en las afueras, no es perdurable de ninguna manera, el abandono en que se hallan. De ahí se desprende que para las empresas ferroviarias, cuya seguridad es inexcusable, vale más el sueldo que se ahorran no teniendo empleados para cuidar las barreras, que las vidas en constante peligro de las personas que tienen la desgraciada necesidad de transitar por esos lugares.

En el artículo de referencia estudiábamos el asunto y proponíamos remedio a esos males; ahora sólo queremos llamar la atención a las autoridades para que procedan enérgicamente, y comiencen a las empresas a garantizar la seguridad pública en los pasos a nivel, porque no es posible continuar viviendo bajo la perpetua amenaza de morir destruido bajo un tren, cosa que constituye una pesadilla para la gente, como muy bien se puede comprobar cuando se viaja en ómnibus. En efecto, en el momento de transitar una barrera los pasajeros se intranquilizan, miran en todas direcciones y sólo respiran satisfechos cuando el vehículo a pasado por el mortífero obstáculo.

Es necesario, pues, que las autoridades terminen de una vez por todas con esa obsesión trágica.

En la provincia de Santa Fe ha ocurrido otro accidente en un paso a nivel, que viene a corroborar todo cuanto decíamos, y que da pauta de la negligencia que se observa en esta materia. El grabado que ilustra estas líneas indica claramente que en ese paso la barrera brilló por su ausencia, llegando al colmo la desidia, porque si bien se puede justificar la existencia de pasos a nivel en las afueras, no es perdurable de ninguna manera, el abandono en que se hallan. De ahí se desprende que para las empresas ferroviarias, cuya seguridad es inexcusable, vale más el sueldo que se ahorran no teniendo empleados para cuidar las barreras, que las vidas en constante peligro de las personas que tienen la desgraciada necesidad de transitar por esos lugares.

En el artículo de referencia estudiábamos el asunto y proponíamos remedio a esos males; ahora sólo queremos llamar la atención a las autoridades para que procedan enérgicamente, y comiencen a las empresas a garantizar la seguridad pública en los pasos a nivel, porque no es posible continuar viviendo bajo la perpetua amenaza de morir destruido bajo un tren, cosa que constituye una pesadilla para la gente, como muy bien se puede comprobar cuando se viaja en ómnibus. En efecto, en el momento de transitar una barrera los pasajeros se intranquilizan, miran en todas direcciones y sólo respiran satisfechos cuando el vehículo a pasado por el mortífero obstáculo.

Es necesario, pues, que las autoridades terminen de una vez por todas con esa obsesión trágica.

En la provincia de Santa Fe ha ocurrido otro accidente en un paso a nivel, que viene a corroborar todo cuanto decíamos, y que da pauta de la negligencia que se observa en esta materia. El grabado que ilustra estas líneas indica claramente que en ese paso la barrera brilló por su ausencia, llegando al colmo la desidia, porque si bien se puede justificar la existencia de pasos a nivel en las afueras, no es perdurable de ninguna manera, el abandono en que se hallan. De ahí se desprende que para las empresas ferroviarias, cuya seguridad es inexcusable, vale más el sueldo que se ahorran no teniendo empleados para cuidar las barreras, que las vidas en constante peligro de las personas que tienen la desgraciada necesidad de transitar por esos lugares.

En el artículo de referencia estudiábamos el asunto y proponíamos remedio a esos males; ahora sólo queremos llamar la atención a las autoridades para que procedan enérgicamente, y comiencen a las empresas a garantizar la seguridad pública en los pasos a nivel, porque no es posible continuar viviendo bajo la perpetua amenaza de morir destruido bajo un tren, cosa que constituye una pesadilla para la gente, como muy bien se puede comprobar cuando se viaja en ómnibus. En efecto, en el momento de transitar una barrera los pasajeros se intranquilizan, miran en todas direcciones y sólo respiran satisfechos cuando el vehículo a pasado por el mortífero obstáculo.

Es necesario, pues, que las autoridades terminen de una vez por todas con esa obsesión trágica.

En la provincia de Santa Fe ha ocurrido otro accidente en un paso a nivel, que viene a corroborar todo cuanto decíamos, y que da pauta de la negligencia que se observa en esta materia. El grabado que ilustra estas líneas indica claramente que en ese paso la barrera brilló por su ausencia, llegando al colmo la desidia, porque si bien se puede justificar la existencia de pasos a nivel en las afueras, no es perdurable de ninguna manera, el abandono en que se hallan. De ahí se desprende que para las empresas ferroviarias, cuya seguridad es inexcusable, vale más el sueldo que se ahorran no teniendo empleados para cuidar las barreras, que las vidas en constante peligro de las personas que tienen la desgraciada necesidad de transitar por esos lugares.

En el artículo de referencia estudiábamos el asunto y proponíamos remedio a esos males; ahora sólo queremos llamar la atención a las autoridades para que procedan enérgicamente, y comiencen a las empresas a garantizar la seguridad pública en los pasos a nivel, porque no es posible continuar viviendo bajo la perpetua amenaza de morir destruido bajo un tren, cosa que constituye una pesadilla para la gente, como muy bien se puede comprobar cuando se viaja en ómnibus. En efecto, en el momento de transitar una barrera los pasajeros se intranquilizan, miran en todas direcciones y sólo respiran satisfechos cuando el vehículo a pasado por el mortífero obstáculo.

Es necesario, pues, que las autoridades terminen de una vez por todas con esa obsesión trágica.

En la provincia de Santa Fe ha ocurrido otro accidente en un paso a nivel, que viene a corroborar todo cuanto decíamos, y que da pauta de la negligencia que se observa en esta materia. El grabado que ilustra estas líneas indica claramente que en ese paso la barrera brilló por su ausencia, llegando al colmo la desidia, porque si bien se puede justificar la existencia de pasos a nivel en las afueras, no es perdurable de ninguna manera, el abandono en que se hallan. De ahí se desprende que para las empresas ferroviarias, cuya seguridad es inexcusable, vale más el sueldo que se ahorran no teniendo empleados para cuidar las barreras, que las vidas en constante peligro de las personas que tienen la desgraciada necesidad de transitar por esos lugares.

En el artículo de referencia estudiábamos el asunto y proponíamos remedio a esos males; ahora sólo queremos llamar la atención a las autoridades para que procedan enérgicamente, y comiencen a las empresas a garantizar la seguridad pública en los pasos a nivel, porque no es posible continuar viviendo bajo la perpetua amenaza de morir destruido bajo un tren, cosa que constituye una pesadilla para la gente, como muy bien se puede comprobar cuando se viaja en ómnibus. En efecto, en el momento de transitar una barrera los pasajeros se intranquilizan, miran en todas direcciones y sólo respiran satisfechos cuando el vehículo a pasado por el mortífero obstáculo.

Es necesario, pues, que las autoridades terminen de una vez por todas con esa obsesión trágica.

En la provincia de Santa Fe ha ocurrido otro accidente en un paso a nivel, que viene a corroborar todo cuanto decíamos, y que da pauta de la negligencia que se observa en esta materia. El grabado que ilustra estas líneas indica claramente que en ese paso la barrera brilló por su ausencia, llegando al colmo la desidia, porque si bien se puede justificar la existencia de pasos a nivel en las afueras, no es perdurable de ninguna manera, el abandono en que se hallan. De ahí se desprende que para las empresas ferroviarias, cuya seguridad es inexcusable, vale más el sueldo que se ahorran no teniendo empleados para cuidar las barreras, que las vidas en constante peligro de las personas que tienen la desgraciada necesidad de transitar por esos lugares.

En el artículo de referencia estudiábamos el asunto y proponíamos remedio a esos males; ahora sólo queremos llamar la atención a las autoridades para que procedan enérgicamente, y comiencen a las empresas a garantizar la seguridad pública en los pasos a nivel, porque no es posible continuar viviendo bajo la perpetua amenaza de morir destruido bajo un tren, cosa que constituye una pesadilla para la gente, como muy bien se puede comprobar cuando se viaja en ómnibus. En efecto, en el momento de transitar una barrera los pasajeros se intranquilizan, miran en todas direcciones y sólo respiran satisfechos cuando el vehículo a pasado por el mortífero obstáculo.

Es necesario, pues, que las autoridades terminen de una vez por todas con esa obsesión trágica.

En la provincia de Santa Fe ha ocurrido otro accidente en un paso a nivel, que viene a corroborar todo cuanto decíamos, y que da pauta de la negligencia que se observa en esta materia. El grabado que ilustra estas líneas indica claramente que en ese paso la barrera brilló por su ausencia, llegando al colmo la desidia, porque si bien se puede justificar la existencia de pasos a nivel en las afueras, no es perdurable de ninguna manera, el abandono en que se hallan. De ahí se desprende que para las empresas ferroviarias, cuya seguridad es inexcusable, vale más el sueldo que se ahorran no teniendo empleados para cuidar las barreras, que las vidas en constante peligro de las personas que tienen la desgraciada necesidad de transitar por esos lugares.

En el artículo de referencia estudiábamos el asunto y proponíamos remedio a esos males; ahora sólo queremos llamar la atención a las autoridades para que procedan enérgicamente, y comiencen a las empresas a garantizar la seguridad pública en los pasos a nivel, porque no es posible continuar viviendo bajo la perpetua amenaza de morir destruido bajo un tren, cosa que constituye una pesadilla para la gente, como muy bien se puede comprobar cuando se viaja en ómnibus. En efecto, en el momento de transitar una barrera los pasajeros se intranquilizan, miran en todas direcciones y sólo respiran satisfechos cuando el vehículo a pasado por el mortífero obstáculo.

Es necesario, pues, que las autoridades terminen de una vez por todas con esa obsesión trágica.

En la provincia de Santa Fe ha ocurrido otro accidente en un paso a nivel, que viene a corroborar todo cuanto decíamos, y que da pauta de la negligencia que se observa en esta materia. El grabado que ilustra estas líneas indica claramente que en ese paso la barrera brilló por su ausencia, llegando al colmo la desidia, porque si bien se puede justificar la existencia de pasos a nivel en las afueras, no es perdurable de ninguna manera, el abandono en que se hallan. De ahí se desprende que para las empresas ferroviarias, cuya seguridad es inexcusable, vale más el sueldo que se ahorran no teniendo empleados para cuidar las barreras, que las vidas en constante peligro de las personas que tienen la desgraciada necesidad de transitar por esos lugares.

En el artículo de referencia estudiábamos el asunto y proponíamos remedio a esos males; ahora sólo queremos llamar la atención a las autoridades para que procedan enérgicamente, y comiencen a las empresas a garantizar la seguridad pública en los pasos a nivel, porque no es posible continuar viviendo bajo la perpetua amenaza de morir destruido bajo un tren, cosa que constituye una pesadilla para la gente, como muy bien se puede comprobar cuando se viaja en ómnibus. En efecto, en el momento de transitar una barrera los pasajeros se intranquilizan, miran en todas direcciones y sólo respiran satisfechos cuando el vehículo a pasado por el mortífero obstáculo.

Es necesario, pues, que las autoridades terminen de una vez por todas con esa obsesión trágica.

En la provincia de Santa Fe ha ocurrido otro accidente en un paso a nivel, que viene a corroborar todo cuanto decíamos, y que da pauta de la negligencia que se observa en esta materia. El grabado que ilustra estas líneas indica claramente que en ese paso la barrera brilló por su ausencia, llegando al colmo la desidia, porque si bien se puede justificar la existencia de pasos a nivel en las afueras, no es perdurable de ninguna manera, el abandono en que se hallan. De ahí se desprende que para las empresas ferroviarias, cuya seguridad es inexcusable, vale más el sueldo que se ahorran no teniendo empleados para cuidar las barreras, que las vidas en constante peligro de las personas que tienen la desgraciada necesidad de transitar por esos lugares.

En el artículo de referencia estudiábamos el asunto y proponíamos remedio a esos males; ahora sólo queremos llamar la atención a las autoridades para que procedan enérgicamente, y comiencen a las empresas a garantizar la seguridad pública en los pasos a nivel, porque no es posible continuar viviendo bajo la perpetua amenaza de morir destruido bajo un tren, cosa que constituye una pesadilla para la gente, como muy bien se puede comprobar cuando se viaja en ómnibus. En efecto, en el momento de transitar una barrera los pasajeros se intranquilizan, miran en todas direcciones y sólo respiran satisfechos cuando el vehículo a pasado por el mortífero obstáculo.

Es necesario, pues, que las autoridades terminen de una vez por todas con esa obsesión trágica.

En la provincia de Santa Fe ha ocurrido otro accidente en un paso a nivel, que viene a corroborar todo cuanto decíamos, y que da pauta de la negligencia que se observa en esta materia. El grabado que ilustra estas líneas indica claramente que en ese paso la barrera brilló por su ausencia, llegando al colmo la desidia, porque si bien se puede justificar la existencia de pasos a nivel en las afueras, no es perdurable de ninguna manera, el abandono en que se hallan. De ahí se desprende que para las empresas ferroviarias, cuya seguridad es inexcusable, vale más el sueldo que se ahorran no teniendo empleados para cuidar las barreras, que las vidas en constante peligro de las personas que tienen la desgraciada necesidad de transitar por esos lugares.

En el artículo de referencia estudiábamos el asunto y proponíamos remedio a esos males; ahora sólo queremos llamar la atención a las autoridades para que procedan enérgicamente, y comiencen a las empresas a garantizar la seguridad pública en los pasos a nivel, porque no es posible continuar viviendo bajo la perpetua amenaza de morir destruido bajo un tren, cosa que constituye una pesadilla para la gente, como muy bien se puede comprobar cuando se viaja en ómnibus. En efecto, en el momento de transitar una barrera los pasajeros se intranquilizan, miran en todas direcciones y sólo respiran satisfechos cuando el vehículo a pasado por el mortífero obstáculo.

Es necesario, pues, que las autoridades terminen de una vez por todas con esa obsesión trágica.

Mudanza de Arte

CUANDO los norteamericanos alcanzaron el apogeo de su poderío económico, sólo tuvieron dos preocupaciones que todavía constituyen para muchos dos verdaderas tragedias. La primera era constituir una aristocracia auténtica, cuya base no empujara hacia el exterior, como la de los colonizadores llegados en el May Flower; la otra era adquirir prestigio artístico a los ojos del mundo. Lo primero lo consiguieron emparentando con

nobles arruinados por poseedores de viejos pergaminos y lo segundo lo lograron "comprando" a cualquier precio todas las obras de arte de las propiedades particulares, puesto que, como dice Paul Morand, en los Estados Unidos no había existido, ningún rey, ningún gran señor victoriano, ningún viajero que entrase con las colecciones neoyorkinas. Ningún americano había efectuado excavaciones, ninguna de las familias opulentas poseía, en el siglo XVIII, esos salones llenos de curiosidades que son el origen de tantos museos europeos; ningún gran artista había llegado a sus condonaciones los tesoros de su estudio.

En la ciudad de Nueva York, pues, los caudales artísticos que dignifican y dan jerarquía capitalista a un pueblo, pero los yanquis solucionaron fácilmente la dificultad. No tenían cuadros, ni esculturas, ni antigüedades, pero con el oro se los procuraron y en poco tiempo construyeron lujosos museos enriquecidos por las valiosas colecciones que adquirían en la vieja Europa, ahita de arte pero pobre de dinero.

Es necesario proceder con premura; las obras de arte de las doncellas para la compra disminúan y es así que en 1900, Pierpont Morgan rescató los grandes legados otorgados por sus fin y se fue a Europa con el propósito de adquirir las últimas maravillas artísticas. Como dice el autor ante citado, no era un aficionado muy competente sino más bien un coleccionista de colecciones que a su muerte dejaba a Nueva York uno de los más bellos museos del mundo.

Estados Unidos no ha producido grandes pintores ni escultores, pero ha sabido agenciarse de innumerables obras de arte devastando las colecciones particulares, cuyos dueños no se supusieron al fácil halago de los relicuientes dólares. Es así que se formó el Metropolitan Museum, que reúne la más formidable colección de obras del arte pictórico y escultórico.

Pero los norteamericanos no se contentaron solamente con el arte europeo. Enviaron misiones a Egipto, a Asia Menor, a China, hurgaron las entrañas de la tierra, realizaron excavaciones, revisaron hazañas de olvidados antepasados y transportaron todos esos despojos de las viejas civilizaciones a sus museos, donde clasificados y expuestos en lujosas vitrinas los exhiben a los ojos asombrados del viajero. Se ven allí las admirables figuras enterradas en las excavaciones de Minos, las tumbas y nuevas monedas de oro bizantinas, los objetos extraños extraídos de las ciudades etruscas y las momias egipcias de edades lejanas.

En Nueva York hay tantas esculturas de Rodin como en el museo Byron; entre los legados particulares se destacan: la co-

España Hablará

DESPUES de ocho años de abstención electoral se van a celebrar en España elecciones. Aunque se trata de elecciones a concejales, el hecho es muy interesante, porque servirá para demostrar el crecimiento de la opinión republicana durante los ocho años de dictadura. Para mejor conocimiento de nuestros lectores ofrecemos unos datos como antecedentes de los próximos comicios.

El voto no es secreto

En España el voto no se rigurosamente secreto. No existe un verdadero documento de identidad para el elector, como el carnet argentino, cuya implantación en España se estudió por el gobierno exterior. En los pueblos la mayoría de los votos son los de los vecinos, hasta que el elector dé un nombre que figure en las listas electorales para que su voto sea admitido, a menos que la mesa acuerde lo contrario, y en la mesa la mayoría es siempre de los que ocupan el poder. No hay cuarto oscuro. El elector entra directamente desde la calle hasta la mesa electoral y entrega el presidente de la mesa, el cual, comprobado que tiene derecho a votar, el presidente deposita el voto en la urna. A las cuatro de la tarde termina el día y votan los últimos los componentes de la mesa, que son el presidente y dos adjuntos, designados por la Junta del Censo, y dos interventores por cada candidato; inmediatamente se realiza el escrutinio, sacando los votos al presidente y leyéndolos; se firman los actas, y todos los documentos de la elección se conservan en la Junta Municipal del Censo, en los pueblos, y en las provincias, en las capitales, para entregárselas. A la noche, por consiguiente, se conoce el resultado de la elección. El voto falso es muy frecuente; los que ocupan el poder forman rondas volantes de individuos contrarios para ello, que llevan al frente a un apoderado de los candidatos; estos individuos reciben en un centro electoral instalado local próximo al de la elección papeletas con nombre y características de electores — edad, profesión, etc. — se atribuye cada una la personalidad que más conviene a su partido, y se reparten todos.

El elector, al votar, se presenta a la mesa, se le entregan los papeletas y se sacarga de apoyar la preferencia de sus hombres para que los interventores de la opción proletaria, que otros dominan sus negativas e imponen la votación. Terminado ello en un colegio electoral, la ronda pasa a otro; de esta forma los hombres que la componen votan dos veces, una por el partido que llevan al frente a un apoderado de los candidatos; estos individuos reciben en un centro electoral instalado local próximo al de la elección papeletas con nombre y características de electores — edad, profesión, etc. — se atribuye cada una la personalidad que más conviene a su partido, y se reparten todos.

El elector, al votar, se presenta a la mesa, se le entregan los papeletas y se sacarga de apoyar la preferencia de sus hombres para que los interventores de la opción proletaria, que otros dominan sus negativas e imponen la votación. Terminado ello en un colegio electoral, la ronda pasa a otro; de esta forma los hombres que la componen votan dos veces, una por el partido que llevan al frente a un apoderado de los candidatos; estos individuos reciben en un centro electoral instalado local próximo al de la elección papeletas con nombre y características de electores — edad, profesión, etc. — se atribuye cada una la personalidad que más conviene a su partido, y se reparten todos.

</

Se Correrá el Sá-Se Rehabilitó a la Según Dos Regatas Asoc. Marplatense

Después del enorme incidente acaecido en la actual temporada de regatas, el club Náutico San Isidro debió librarse a la suerte del pasado una regata para dar una muestra de su estado, habiéndose resultado en consecuencia, que ésta tenga lugar el sábado próximo.

Para dicha prueba, el resultado del sorteo fue el siguiente: Jueves, timoneado por la Srta. Terina Hudson, Alamo, timoneado por la Srta. Yolanda Corral, Tívoli, timoneado por la Srta. María Mimbó, timoneado por la Srta. Ester Datar, Corbo, timoneado por la Srta. Ana G. de Williams, timoneado por la Srta. Dolly Díaz Pettit y Saran.

Las Cañoneras Paraguayas Están Dotadas de los Más Modernos Medios de Combate

En el Curso de la Semana Entrante Empezarán Viaje a la Asunción, para Inaugurar los Cursos Especiales de la Escuela Naval

ESTAN EN PUERTO NUEVO

Hemos visitado esta mañana las cañoneras paraguayas "Paraguay" y "Humaitá" construidas en Italia, en los astilleros Odero en Sestri, Génova, para la marina de guerra de la nación hermana. Alentados gentilmente por la oficialidad de a bordo, tuvimos ocasión de examinar las cañoneras y comprobar de cerca sus excelentes datos en la construcción como en todos los elementos modernos de combate con que han sido dotadas.

Datos curiosos están al mando del comandante de la flotilla teatral, Sr. Rufino Martínez, capitán del "Paraguay" y jefe de la comisión de adquisiciones navales del Paraguay en Europa y del teniente Bozano, capitán del "Humaitá".

Cada una de estas cañoneras tie-



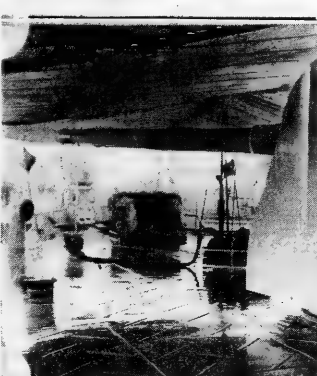
LA CAÑONERA PARAGUAY, que, con la del mismo tipo Humaitá, se incorporarán en breve a la marina de guerra paraguaya

ne 310 toneladas de registro y desarrollan una velocidad de 20 millas por hora.

Han sido traídas de Europa por los técnicos de la reserva naval italiana de guerra que son permanentes a bordo y que se dirigen con las cañoneras al Paraguay para inaugurar los cursos especiales de instrucción de los oficiales de la escuela Naval de Asunción cuyo programa de estudio, como se sabe, es idéntico al de la Escuela Naval Argentina en la cual estudian asimismo muchos cadetes paraguayos.

Con estas dos naves se enriquece la marina de guerra paraguaya, pues desde hace cincuenta años no se habían adquirido unidades nuevas para la Armada y no es posible tener buques de mayor calado dado la configuración de los ríos Paraná y Paraguay. En efecto sólo estas cañoneras por su calado y facilidad de maniobra en las peligrosas curvas de estos ríos tendrán el máximo de eficiencia requerida, pues podrán internarse hasta muy adentro del río Paraguay pasando Curumá, la ciudad capital de Mato Grosso en el Brasil ya.

Estas cañoneras poseen tres cañones antiaéreo de 75 y 3 de tipo rápido también antiaéreo a más de los cañones de 120 de características especiales. Se trata de dos unidades modernas en su diseño y en sus detalles.



LA CUBIERTA de la cañonera Humaitá, mostrando los cañones de popa

arte de la construcción naval italiana se ha admirado especialmente la dotación a las naves de todos los

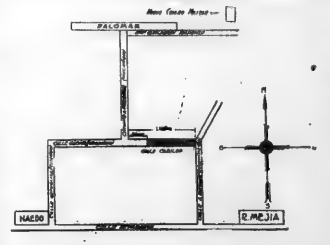


COMANDANTE de la Flotilla, Sr. Rufino Martínez

implementos modernos más perfeccionados. Así tienen también estas cañoneras un telégrafo y un antitelégrafo, centrales de tiro, proyectores eléctricos de 50 millones de bujías y dos torbinas de tres mil caballos de fuerza.

Si el M. de Obras Públicas Gastara 67.000 Pesos...

El Acceso a la Capital por el Oeste se Acortaría en Tres Kilómetros



El proyecto de la línea de acceso a la Capital por el Oeste se acortaría en tres kilómetros

Hace de esto un tiempo el Ministerio de Obras Públicas de la nación recibió un plan de un camino que la calle Cabildo del partido de Héroles que une a las localidades de Palmar y de Ramos Mejía.

Las obras han quedado paralizadas cuando ya estaban a punto de terminar, según nos lo hace saber la comunicación que nos entregó una comisión de vecinos, legítimamente interesados en la terminación de esta obra, comunicación que, conjuntamente con el plan adjunto, publicamos gustosamente.

Una comisión de vecinos de Villa Guzmán (donde se halla el camino) presentó al Sr. Ministro de Obras Públicas de la Nación, un plan de un camino que se dirigiera a la villa de Palmar y a las localidades de Ramos Mejía y de Ramos Mejía, que se halla a la distancia de 10 kilómetros de Palmar y de Ramos Mejía.

El plan que se nos presentó, nos dio la impresión de que se trataba de un camino que se dirigiera a la villa de Palmar y a las localidades de Ramos Mejía y de Ramos Mejía, que se halla a la distancia de 10 kilómetros de Palmar y de Ramos Mejía.

Unles de comer lome

KALISAY

Unles de comer lome

PELICANO

Unles de comer lome

MACLIONE Y MOSTO

MACLIONE Y MOSTO

Unles de comer lome

\$4.90

MACLIONE Y MOSTO

Unles de comer lome

\$6.90

MACLIONE Y MOSTO

Unles de comer lome

\$10.-

Mañana Viernes Prosigue el Campeonato Nacional de Boxeo, de Aficionados

PROGRAMA DE LA REUNION

Con los combates a disputarse: Peso pluma: Luis Crimaldi (Amateur) y Arturo De Paula (de Indio). A. N. B. A. Chacabuco 487, ganador la segunda ronda del Campeonato Nacional de Aficionados, certamen que tanto él como el organizador la F. A. R.

Se ha programado un retención número de combates dada la seguridad de renouveau de los mismos, dándose por finalizada la segunda ronda de este torneo. El programa de combates anunciado es el siguiente:

Peso mosca: Francisco Lococo (Germano) y Pedro Calir (Amateur). Roberto Vélez (Germano), Francisco Zapala (Germano).

Peso gallo: Antonio Dragonetti (L. O. Triunfo) y Orlando Scarfiro (Germano).

Peso mediano: Ricardo Rostol (de Cristóbal) y Pedro Martín (A. N. B. A.). Fernando Sordillo (Germano) y José González (Amateur). Ángel Gale (L. J. Pípol) y Carlos Lombardi (L. Cristóbal).

556 Carlos Pellegrini 556 es FABRICA NACIONAL de CALZADO

"RASETTI"

MARCA REGISTRADA

CASA FUNDADA EN 1857

\$130

FABRICANTES VENDEDORES

Casa CARLOS RASETTI

SARMIENTO 200, MARU — Buenos Aires — RIVADAVIA 220

CAMIONES

Etowa

TONELAJE REAL de 17 TONELADAS

UNICOS Y EXCLUSIVOS REPRESENTANTES EN LA ARGENTINA

EHLERT-NASH-MOTORS

Distribuidores exclusivos para la Argentina

EHLERT-NASH-MOTORS

SECCION CAMIONES

Automóviles Nash y Camiones Stewart Case Camión Duggan R. S. 1931

U. T. 23 Avenida 1522 - 1502 - 1503 Locales en Rosario, Córdoba y Mendoza

Ventas: Buenos Aires 1579

U. T. 23 - 480

Servicio: Buenos Aires 1547

U. T. 23 - 4548

Los INTERESES

que abonamos son razonables y la garantía que ofrecemos a los depositantes con nuestro importante Capital es de primer orden.

BANCO FRANCES

RIO DE LA PLATA

RECONQUISTA 199

Abra su cuenta en nuestra Caja de Ahorros!

COMANDANTE de la Flotilla, Sr. Rufino Martínez

Sea fuerte...

por la criatura con cuya dicha ruenda

PIENSE de su salud, de su vigor depende la felicidad de esa vida que comienza, y que ya es tan querida para usted.

Cuide de sus fuerzas: tome Toddy. Toddy es un alimento científico preparado, cuya fórmula, durante los últimos veinticinco años se ha venido perfeccionando, hasta el punto de que hoy puede considerarse como el alimento más perfecto para grandes y pequeños.

Toddy es un reconstituyente de las células, que dan vida y son necesarias para el desarrollo del nuevo ser, contribuyendo a que más tarde pueda proporcionar a sus hijos una luciente y abundante — el mejor garantía de que se crían vigorosos — contentos felices!

Toddy es un proveedor no tiene Toddy, haga su pedido mediante el cupón adjunto. Lo atenderemos a vuelta de correo y le enviaremos además, una cocinera GRATIS

TODDY

una comida en cada bote

Mucho cuidado con las imitaciones.

Distribuidores en Argentina: POLLEDO & Cia. - B. Mitre 1352

★

★

☆

+

24

3. 11

☆

ore. I
cunle

48

1

1

Alpología, sobre casamirra trinita
en Montevideo, sin pago adelantado.
Fida prepagada. — E. GICCA
CORRIENTES 633

LA PAJARA Quieres la mejor
MARAVILLOSA
- CANGILLO 1276 TEL. 280 1000
MEXICO D.F.

209 EN MONTEVIDEO.
Año 1934, piso 3.
CIUDAD F. C.

Posta Restante de CRÍTICA y sus Agencias
Los Inesitables de Avión. Boletines Clasificados, pueden sacarse dirigidos a la correspondencia a CRÍTICA, Sección Avisos Económicos. Clasificados, Av. de los Andes 1333, o a la dirección de cada una de las Agencias.
Por teléfono U. 7. 37. Riv. 0525, 0526, 0527 y 0528. Para obtener informes al tener cartas.

14. Abogados
Estudio de los doctores
B. J. Ronco y Sixto Ricci
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.
Dr. Humberto Campagnale
Calle 18. U. 7. 38. Riv. 0525.

Estudio de los doctores
C. M. Hurrell y R. Ferrón
Calle 18. U. 7. 38. Riv. 0525.
Estudio de los doctores
Benito N. y F. V. Valdovinos
Alameda 101. U. 7. 37. Riv. 0525.

Dr. G. César Goyanes
Calle 18. U. 7. 38. Riv. 0525.

BAHIA BLANCA
DEPARTAMENTO DE INGENIERIA
COSTA SUR
Estudio jurídico del doctor
Raúl Oyanarte
T. 37. Riv. 0525. Calle 18. Bahía Blanca

Dr. Bartolomé G. Vanoli
Calle 18. U. 7. 38. Riv. 0525.

Dr. Gustavo Perramón
Calle 18. U. 7. 38. Riv. 0525.

Escrituras Canales
Escrituras Canales. U. 7. 38. Riv. 0525.

Escrituras Canales
Escrituras Canales. U. 7. 38. Riv. 0525.

Escrituras Canales
Escrituras Canales. U. 7. 38. Riv. 0525.

Escrituras Canales
Escrituras Canales. U. 7. 38. Riv. 0525.

Escrituras Canales
Escrituras Canales. U. 7. 38. Riv. 0525.

Escrituras Canales
Escrituras Canales. U. 7. 38. Riv. 0525.

Escrituras Canales
Escrituras Canales. U. 7. 38. Riv. 0525.

Escrituras Canales
Escrituras Canales. U. 7. 38. Riv. 0525.

Escrituras Canales
Escrituras Canales. U. 7. 38. Riv. 0525.

Escrituras Canales
Escrituras Canales. U. 7. 38. Riv. 0525.

Escrituras Canales
Escrituras Canales. U. 7. 38. Riv. 0525.

Escrituras Canales
Escrituras Canales. U. 7. 38. Riv. 0525.

Escrituras Canales
Escrituras Canales. U. 7. 38. Riv. 0525.

Escrituras Canales
Escrituras Canales. U. 7. 38. Riv. 0525.

Escrituras Canales
Escrituras Canales. U. 7. 38. Riv. 0525.

Escrituras Canales
Escrituras Canales. U. 7. 38. Riv. 0525.

Escrituras Canales
Escrituras Canales. U. 7. 38. Riv. 0525.

Escrituras Canales
Escrituras Canales. U. 7. 38. Riv. 0525.

Escrituras Canales
Escrituras Canales. U. 7. 38. Riv. 0525.

Escrituras Canales
Escrituras Canales. U. 7. 38. Riv. 0525.

Escrituras Canales
Escrituras Canales. U. 7. 38. Riv. 0525.

Escrituras Canales
Escrituras Canales. U. 7. 38. Riv. 0525.

Escrituras Canales
Escrituras Canales. U. 7. 38. Riv. 0525.

120. Restaurantes
Restaurante "Constitución"
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

Salón Imperio
LAS 2 MEJORES ORQUESTAS
SERVICIO DE BARRA Y TIPIFICA
FAMILIAR. U. 7. 38. Riv. 0525.

Vinos Battaglia
PIDOLLO. U. 7. 38. Riv. 0525.

21. Bares
Bar Mundial
Av. de Mayo y Sgo. del Estero.
Calle 18. U. 7. 38. Riv. 0525.

CABILDO BAR
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

BARER AUTOMATICOS
AUTOMATICO "PELLAGRINI"
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

AKORRE, COMA BIEN Y
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

AUTOMATICO "ONCE"
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

22. Confiterías
"La Paris"
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

Confitería "L'Algon"
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

"La Gasparonella"
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

Confitería "La Perla"
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

Confitería "PALERMO"
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

Confitería "Ideal"
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

23. Los Grandes Hoteles
"Quiere Vd. como bien?"
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

"GRAN HOTEL ESPANA"
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

JOUSTEN HOTEL
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

París-Cecil Hotel
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

Palace Hotel
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

Savoy Hotel
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

Majestic Hotel
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

Londres Hotel
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

24. Hoteles y Casas de Pensión
Hotel Mar del Plata
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

HOTEL PENSION PIA
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

Bñe. Mitre 1914
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

HOTEL RECINA
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

26. Instrucción Pública
Colegio Británico
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

27. Instrucción Pública
Colegio Británico
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

28. Instrucción Pública
Colegio Británico
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

29. Instrucción Pública
Colegio Británico
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

30. Casas y Departamentos
Colegio Británico
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

31. Casas y Departamentos
Colegio Británico
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

32. Casas y Departamentos
Colegio Británico
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

33. Casas y Departamentos
Colegio Británico
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

34. Casas y Departamentos
Colegio Británico
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

35. Casas y Departamentos
Colegio Británico
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

36. Casas y Departamentos
Colegio Británico
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

37. Casas y Departamentos
Colegio Británico
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

38. Casas y Departamentos
Colegio Británico
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

39. Casas y Departamentos
Colegio Británico
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

40. Casas y Departamentos
Colegio Británico
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

41. Casas y Departamentos
Colegio Británico
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

42. Casas y Departamentos
Colegio Británico
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

43. Casas y Departamentos
Colegio Británico
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

44. Casas y Departamentos
Colegio Británico
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

45. Casas y Departamentos
Colegio Británico
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

46. Casas y Departamentos
Colegio Británico
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

47. Casas y Departamentos
Colegio Británico
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

48. Casas y Departamentos
Colegio Británico
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

49. Casas y Departamentos
Colegio Británico
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

50. Casas y Departamentos
Colegio Británico
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

51. Casas y Departamentos
Colegio Británico
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

52. Casas y Departamentos
Colegio Británico
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

53. Casas y Departamentos
Colegio Británico
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

54. Casas y Departamentos
Colegio Británico
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

55. Casas y Departamentos
Colegio Británico
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

56. Casas y Departamentos
Colegio Británico
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

57. Casas y Departamentos
Colegio Británico
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

58. Casas y Departamentos
Colegio Británico
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

59. Casas y Departamentos
Colegio Británico
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

32. Piezas y Salas
Algo. piezas amuebl. ind. (rest.)
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

33. Piezas y Salas
Algo. piezas amuebl. ind. (rest.)
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

34. Piezas y Salas
Algo. piezas amuebl. ind. (rest.)
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

35. Piezas y Salas
Algo. piezas amuebl. ind. (rest.)
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

36. Piezas y Salas
Algo. piezas amuebl. ind. (rest.)
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

37. Piezas y Salas
Algo. piezas amuebl. ind. (rest.)
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

38. Piezas y Salas
Algo. piezas amuebl. ind. (rest.)
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

39. Piezas y Salas
Algo. piezas amuebl. ind. (rest.)
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

40. Piezas y Salas
Algo. piezas amuebl. ind. (rest.)
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

41. Piezas y Salas
Algo. piezas amuebl. ind. (rest.)
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

42. Piezas y Salas
Algo. piezas amuebl. ind. (rest.)
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

43. Piezas y Salas
Algo. piezas amuebl. ind. (rest.)
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

44. Piezas y Salas
Algo. piezas amuebl. ind. (rest.)
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

45. Piezas y Salas
Algo. piezas amuebl. ind. (rest.)
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

46. Piezas y Salas
Algo. piezas amuebl. ind. (rest.)
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

47. Piezas y Salas
Algo. piezas amuebl. ind. (rest.)
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

48. Piezas y Salas
Algo. piezas amuebl. ind. (rest.)
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

49. Piezas y Salas
Algo. piezas amuebl. ind. (rest.)
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

50. Piezas y Salas
Algo. piezas amuebl. ind. (rest.)
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

51. Piezas y Salas
Algo. piezas amuebl. ind. (rest.)
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

52. Piezas y Salas
Algo. piezas amuebl. ind. (rest.)
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

53. Piezas y Salas
Algo. piezas amuebl. ind. (rest.)
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

54. Piezas y Salas
Algo. piezas amuebl. ind. (rest.)
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

55. Piezas y Salas
Algo. piezas amuebl. ind. (rest.)
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

56. Piezas y Salas
Algo. piezas amuebl. ind. (rest.)
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

57. Piezas y Salas
Algo. piezas amuebl. ind. (rest.)
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

58. Piezas y Salas
Algo. piezas amuebl. ind. (rest.)
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

59. Piezas y Salas
Algo. piezas amuebl. ind. (rest.)
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

60. Piezas y Salas
Algo. piezas amuebl. ind. (rest.)
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

37. Materiales de Construcción
A la CALLE VICTORIA 3037
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

38. Materiales de Construcción
A la CALLE VICTORIA 3037
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

39. Materiales de Construcción
A la CALLE VICTORIA 3037
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

40. Materiales de Construcción
A la CALLE VICTORIA 3037
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

41. Materiales de Construcción
A la CALLE VICTORIA 3037
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

42. Materiales de Construcción
A la CALLE VICTORIA 3037
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

43. Materiales de Construcción
A la CALLE VICTORIA 3037
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

44. Materiales de Construcción
A la CALLE VICTORIA 3037
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

45. Materiales de Construcción
A la CALLE VICTORIA 3037
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

46. Materiales de Construcción
A la CALLE VICTORIA 3037
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

47. Materiales de Construcción
A la CALLE VICTORIA 3037
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

48. Materiales de Construcción
A la CALLE VICTORIA 3037
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

49. Materiales de Construcción
A la CALLE VICTORIA 3037
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

50. Materiales de Construcción
A la CALLE VICTORIA 3037
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

51. Materiales de Construcción
A la CALLE VICTORIA 3037
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

52. Materiales de Construcción
A la CALLE VICTORIA 3037
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

53. Materiales de Construcción
A la CALLE VICTORIA 3037
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

54. Materiales de Construcción
A la CALLE VICTORIA 3037
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

55. Materiales de Construcción
A la CALLE VICTORIA 3037
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

56. Materiales de Construcción
A la CALLE VICTORIA 3037
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

57. Materiales de Construcción
A la CALLE VICTORIA 3037
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

58. Materiales de Construcción
A la CALLE VICTORIA 3037
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

59. Materiales de Construcción
A la CALLE VICTORIA 3037
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

60. Materiales de Construcción
A la CALLE VICTORIA 3037
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

42. Artículos para Hombres
"Casa Longiro"
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

43. Radiotelefonía
A la CALLE VICTORIA 3037
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

44. Radiotelefonía
A la CALLE VICTORIA 3037
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

45. Radiotelefonía
A la CALLE VICTORIA 3037
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

46. Radiotelefonía
A la CALLE VICTORIA 3037
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

47. Radiotelefonía
A la CALLE VICTORIA 3037
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

48. Radiotelefonía
A la CALLE VICTORIA 3037
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

49. Radiotelefonía
A la CALLE VICTORIA 3037
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

50. Radiotelefonía
A la CALLE VICTORIA 3037
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 0525.

51. Radiotelefonía
A la CALLE VICTORIA 3037
Bolívar 305. U. 7. 38. Riv. 05



ASOS ECONOMICOS CLASIFICADOS

Crítica al Automovilismo

DIOS ME PUSO SOBRE VUESTRA CIUDAD COMO A UN TABAKO SOBRE UN NOBLE CABALLO PARA PICARLO Y TENERLO DESPIERTO. (Socrates)

TEATROS · CINES CARRERAS

El Diario de Buenos Aires Para Toda la República.

Jueves 9 de Abril de 1931

EL CAMION AL SERVICIO DE LA HUMANIDAD

SE INSTALARA UNA FABRICA DE FURGONES

Recientemente Llegaron a nuestro Pais Ingenieros y Representantes de la Fábrica Firestone, para la inauguración de las instalaciones de Llavallol

La industria de neumáticos en la Argentina, que pudo parecer una quimera hace pocos años, está tomando el auge entre nosotros, que dentro de pocos años una nueva fábrica perteneciente a la prestigiosa marca Firestone, abrirá sus puertas en la vecina localidad de Llavallol donde ha emplazado su planta de fabricación.

El lunes pasado llegaron a su puerto ingenieros y altos funcionarios de la empresa citada, que vienen a ultimar los detalles del emplazamiento de la maquinaria y a prever los actos inaugurales que alcanzará lucido contenido, dado la trascendencia que significa para nuestro comercio e industria.

CLAUSURA DE LAS INSCRIPCIONES DEL CIRCUITO OTORO

En el local del Automóvil Club Argentino se clausuraron esta tarde las inscripciones para la carrera denominada "Circuito de Otoro", que se realizará el próximo domingo en el circuito París-Guanabaco, ubicado en Mercedes, a dos horas escasas de la capital.

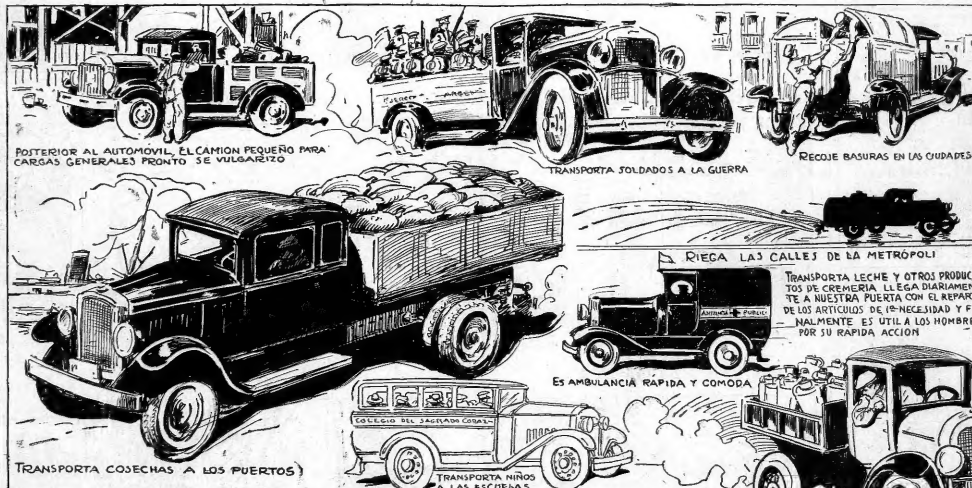
El anuncio de la disputa de la carrera, para la cual se han inscrito valiosos premios y trofeos, ha despertado gran interés entre la gente de volante y aficionados por cuanto es una de las pruebas clásicas que se corren actualmente y que da una medida de la preparación y fuerza de los nuevos coches que disputarán luego la serie de pruebas del calendario.

Después de las últimas inscripciones que fueron recogidas en los talleres y salas de la casa de la carrera, que está llamado a tener gran éxito en el ambiente.

Van saliendo de su apacible última y se avientan en una de las carreras más interesantes.

En la noche, desde un coche bien distinto, un coche por un lado, un coche de Singer "67" de 16 H. P. efectivo o solicite catálogo ilustrado.

M. H. FLASH Representante de Singer & Cia. Ltda.
GALLO 1679 - Buenos Aires



CUANDO el ferrocarril reemplaza a la carreta de burros pudo pensarse que se había dicho la última palabra en transportes terrestres y durante más de medio siglo el seguro ferrocarril fue en constante progreso y evolución; pero la aparición del automóvil primero y más tarde su evolución hacia el camión de carga, denominados simplemente camión, demostró que aun quedaba mucho camino por recorrer, hasta llegar al transporte perfecto.

Y los camiones han ido transformando su estructura y sus características, para acomodarse a las necesidades del transporte, hasta llegar a convertirse en un elemento imprescindible del progreso y de la vida moderna.

El uso de los camiones es múltiple. Sirve para cargas generales, con la misma eficacia que transporta cosechas y productos de granja desde la chacra a la estación o puerto de embarque. La industria moderna ha encontrado un valioso complemento en el camión, conjuntamente con los productos de cemento, por cuanto por su corta duración en condiciones normales, exigen un transporte rápido y sin otra manipulación que la indispensable. Para beneficiar este transporte de productos alimenticios de fácil descomposición, se han construido camiones con refrigeración, que constituirá la última palabra del confort en el transporte.

Los servicios municipales tienen también un poderoso auxiliar en el camión. La recolección de basuras, el riego de las calles, la atención del servicio de alumbrado y tantas otras aplicaciones de los camiones, contribuyen al bienestar edilicio. La asistencia pública y social, utiliza también camiones para su eficaz y rápida y así se puede que un herido de cuidado sea trasladado en una ambulancia especial, sin sufrir saltes y demoras, que pondrían en peligro su vida o harían dolorosa su movilización.

La policía y el cuerpo de bomberos, no podrían rendir toda su eficacia si no contaran con camiones para su rápida movilización. Las combinaciones que se han ideado con los chassis utilizados por los bomberos, para combatir los incendios, son tan modernas y eficientes para combatir el fuego, hacen imprescindible el uso de los camiones, para la seguridad de las ciudades.

El servicio utilitario también camiones para su servicio. La movilización rápida de grandes masas de hombres, ello es factible con camiones, donde la fraga va acompañada. Las maniobras y todas las

operaciones militares incluyen ya su División de Comunicaciones equipada por camiones, como la última palabra de eficacia.

El transporte de niños a las escuelas se hace, en la mayoría de las ciudades del mundo, en ómnibus. Sólo en Estados Unidos se utilizan ómnibus 42.000 ómnibus de escuelas, transportando a 1.277.000 niños por día, recorriendo más de 45.000 millas. En las ciudades, el servicio de transporte colectivo está tendiendo a definirse exclusivamente por los ómnibus y subterráneos, por la elasticidad de movimiento, la rapidez y la economía, son evidentes para el hombre.

Y, a pesar de ser eficacia probada de los camiones al servicio de la humanidad, nuestros gobiernos han sido lentos en la entrega de camiones con fuertes derechos aduaneros a las municipalidades con el alta patente y restricciones de toda índole. Es una teoría errónea, el servicio de transporte de otros y dar franquicia a uno mientras a otro se le priva injustificadamente. Si el gobierno municipal debe mucho al camión, debe esforzarse en estimular su movilización y poner, como un signo de mayor prosperidad y civilización, y nunca trabarlo, como un elemento de lujo o perjudicial a la actividad.

Este nuevo tipo de carrocería que tiene cubiertas de cuatro a seis metros de ancho, sobre chassis de ocho a diez metros de largo, es el tipo de coche representado un vehículo intermedio nuevo, con la ventaja de su precio moderado, con el nuevo de coche de alta calidad, que pronto se divulgarán sus ventajas, los automovilistas disfrutará de un nuevo placer: el automóvil de toda estación.

Se trata de un Sedan convertiéndose en un motor de cuatro a seis metros de ancho, con una hermosa línea y adaptaciones, conquista el entusiasmo de cuantos lo admiran.

Se trata de un coche para toda estación. Disfruta de las ventajas del tipo cerrado y de las del tipo de alta libre para aquellos que gustan del sol y de los bellos paisajes.

El cambio más insignificante de temperatura en grado a gusto de los pasajeros con manubrios automáticos y rápida acción.

La oportunidad de decretar el nuevo derecho aduanero a los camiones, del 32 por ciento al valor, se demuestran los más diversos aspectos de la cuestión, llegando a la conclusión de que el fisco, en su afán de obtener una mayor renta aduanera, no titubea en atropellar los sagrados intereses de los comerciantes y de la población en general, gravando el transporte, además de otros efectos aduaneros perniciosos, tales como la desocupación de los obreros dedicados a la industria de carrocerías, etc. Pero hoy, después de dos meses de vigencia del nuevo derecho, comprobamos que el fisco ha hecho un pésimo negocio, perjudicando al mismo tiempo a las industrias privadas. La importación de camiones, que durante los últimos años alcanzó cifras que hablaban eloquentemente del desenvolvimiento económico y comercial del país, ha mermado hasta hacerse nula, desde que el derecho mencionado entró en vigencia.

El fisco, ambicioso, creyó encontrar la solución de sus males financieros con ese impuesto casi prohibitivo y ahora siente, tarde pero no tarde, la pérdida de la medida, puesto que no se gana en las arcas fiscales un solo peso por concepto de derecho aduanero de los camiones, que durante los últimos años alcanzó cifras que hablaban eloquentemente del desenvolvimiento económico y comercial del país, ha mermado hasta hacerse nula, desde que el derecho mencionado entró en vigencia.

El fisco, ambicioso, creyó encontrar la solución de sus males financieros con ese impuesto casi prohibitivo y ahora siente, tarde pero no tarde, la pérdida de la medida, puesto que no se gana en las arcas fiscales un solo peso por concepto de derecho aduanero de los camiones, que durante los últimos años alcanzó cifras que hablaban eloquentemente del desenvolvimiento económico y comercial del país, ha mermado hasta hacerse nula, desde que el derecho mencionado entró en vigencia.

El fisco, ambicioso, creyó encontrar la solución de sus males financieros con ese impuesto casi prohibitivo y ahora siente, tarde pero no tarde, la pérdida de la medida, puesto que no se gana en las arcas fiscales un solo peso por concepto de derecho aduanero de los camiones, que durante los últimos años alcanzó cifras que hablaban eloquentemente del desenvolvimiento económico y comercial del país, ha mermado hasta hacerse nula, desde que el derecho mencionado entró en vigencia.

El fisco, ambicioso, creyó encontrar la solución de sus males financieros con ese impuesto casi prohibitivo y ahora siente, tarde pero no tarde, la pérdida de la medida, puesto que no se gana en las arcas fiscales un solo peso por concepto de derecho aduanero de los camiones, que durante los últimos años alcanzó cifras que hablaban eloquentemente del desenvolvimiento económico y comercial del país, ha mermado hasta hacerse nula, desde que el derecho mencionado entró en vigencia.

El fisco, ambicioso, creyó encontrar la solución de sus males financieros con ese impuesto casi prohibitivo y ahora siente, tarde pero no tarde, la pérdida de la medida, puesto que no se gana en las arcas fiscales un solo peso por concepto de derecho aduanero de los camiones, que durante los últimos años alcanzó cifras que hablaban eloquentemente del desenvolvimiento económico y comercial del país, ha mermado hasta hacerse nula, desde que el derecho mencionado entró en vigencia.

El fisco, ambicioso, creyó encontrar la solución de sus males financieros con ese impuesto casi prohibitivo y ahora siente, tarde pero no tarde, la pérdida de la medida, puesto que no se gana en las arcas fiscales un solo peso por concepto de derecho aduanero de los camiones, que durante los últimos años alcanzó cifras que hablaban eloquentemente del desenvolvimiento económico y comercial del país, ha mermado hasta hacerse nula, desde que el derecho mencionado entró en vigencia.

El fisco, ambicioso, creyó encontrar la solución de sus males financieros con ese impuesto casi prohibitivo y ahora siente, tarde pero no tarde, la pérdida de la medida, puesto que no se gana en las arcas fiscales un solo peso por concepto de derecho aduanero de los camiones, que durante los últimos años alcanzó cifras que hablaban eloquentemente del desenvolvimiento económico y comercial del país, ha mermado hasta hacerse nula, desde que el derecho mencionado entró en vigencia.

El fisco, ambicioso, creyó encontrar la solución de sus males financieros con ese impuesto casi prohibitivo y ahora siente, tarde pero no tarde, la pérdida de la medida, puesto que no se gana en las arcas fiscales un solo peso por concepto de derecho aduanero de los camiones, que durante los últimos años alcanzó cifras que hablaban eloquentemente del desenvolvimiento económico y comercial del país, ha mermado hasta hacerse nula, desde que el derecho mencionado entró en vigencia.

El fisco, ambicioso, creyó encontrar la solución de sus males financieros con ese impuesto casi prohibitivo y ahora siente, tarde pero no tarde, la pérdida de la medida, puesto que no se gana en las arcas fiscales un solo peso por concepto de derecho aduanero de los camiones, que durante los últimos años alcanzó cifras que hablaban eloquentemente del desenvolvimiento económico y comercial del país, ha mermado hasta hacerse nula, desde que el derecho mencionado entró en vigencia.

El fisco, ambicioso, creyó encontrar la solución de sus males financieros con ese impuesto casi prohibitivo y ahora siente, tarde pero no tarde, la pérdida de la medida, puesto que no se gana en las arcas fiscales un solo peso por concepto de derecho aduanero de los camiones, que durante los últimos años alcanzó cifras que hablaban eloquentemente del desenvolvimiento económico y comercial del país, ha mermado hasta hacerse nula, desde que el derecho mencionado entró en vigencia.

REPRESENTACION EN EL PAIS DE AUTOS INGLESES

La Firma Rootes y Co. Ltd. se instalará entre Nosotros con la Representación de los Autos Humber e Hillman Camiones Commer

Consecuencia de la Feria Británica, en el establecimiento definitivo en nuestro país de la Firma Rootes y Co. Ltd. con la representación de los automóviles Humber, Hillman y los camiones Commer.

Después de la exhibición de los productos de la industria británica de automóviles y habiendo palado en el público un interés marcado por las muestras expuestas la firma Rootes y Co. Ltd. ha resuelto instalar sus oficinas en Buenos Aires, para la representación y venta de los productos argentinos.

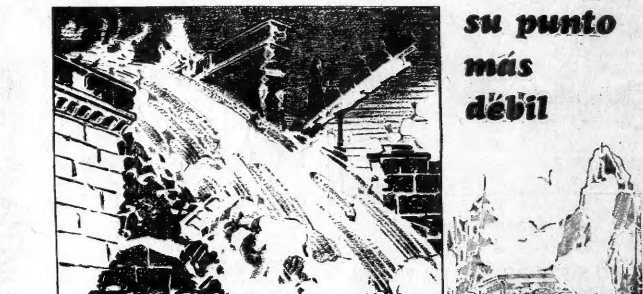
Se una confianza hacia el piloto y comercio argentino que no de la industria británica en la actualidad momentos de depresión comercial, en las que las operaciones se restringen y toda nueva empresa es considerada precariamente.

La instalación del Salón Exposición y detalles de la organización se ultimará una vez clausurada la Feria de la Rural que como ha sido será a fines del mes en curso.

SE PROYECTA FACILITAR LA RENOVACION DE PATENTES

La Asociación Argentina de Inventores de Automóviles y Anexos, se ha dirigido al director general de Tráfico de la Capital, discutiendo un proyecto de modificación al actual procedimiento empleado por la Dirección de Tráfico para la renovación de patentes de conductores, mediante el cambio de domicilio, etc., por el cual se simplificarían los trámites que periódicamente hacen realizar los propietarios de vehículos, lo cual no sólo ahorra tiempo sino también el de la ciudad repartición, recordada en esta época del año por el vencimiento de las patentes.

Ninguna represa es más fuerte que su punto más débil



El rendimiento de un automóvil nunca será mejor que su aceite lubricante

Un bloque que se desmorone — y el delgado chorrito de agua que se escapa, pronto se transformará en un torrente asolador. Los muros se derrumbarán con estrépito y el pacífico valle quedará inundado, destruido.

Un litro de aceite lubricante para el motor, comprado sin mirar la marca, puede producir daños irreparables. Quizás seas despreciable en día, o dos — pero el daño que causó el mal aceite pronto se exteriorizará en falta de potencia y grandes gastos.

La calidad del aceite lubricante que Ud. usa determina la calidad del funcionamiento de su automóvil — su costo de mantenimiento — su duración útil.

Lo mismo que un aceite malo disminuye la eficiencia del motor, multiplica los gastos de mantenimiento y reduce los años de servicio, el "Standard" Motor Oil ayuda al automóvil a rendir un servicio sin tacha — a reducir sus gastos y a añadir años enteros a la vida del vehículo.

No arriesgue la inversión que ha hecho en su automóvil, usando aceite malo. El castigo es demasiado severo. Proteja con el lubricante que es "digno de responsabilidad." Vacíe su cárter y vuelva a llenar con "Standard" Motor Oil a cada 1,000 kilómetros.

Use Wico "Standard" — la nafta preferida
West India Oil Company
"STANDARD" MOTOR OIL



Singer 6 Diferente de todos los demás

Sus hermosas líneas y su apariencia lujosa, corresponden a un coche de dos veces su precio. Su caja de cuatro velocidades le permite ser tan rápido como un coche de seis velocidades, que instantáneamente tan útil para viajar entre ciudades congestionadas. Una verdadera maravilla por su precio!

El V6, desde un coche bien distinto, un coche por un lado, un coche de Singer "67" de 16 H. P. efectivo o solicite catálogo ilustrado.